

廣東開放海外貿易兩千年

明清以澳門為轉運港

黃啟臣*

本文敘述廣東（以廣州為中心）自漢朝至今天對外開放海外貿易的興起和持續發展兩千多年且經久不衰的歷史軌跡，說明今天廣東之成為中國開放改革前沿地、對外貿易居全國首位、經濟發展欣欣向榮，乃歷史發展之必然。東西南三面臨海的海洋大省廣東，以其優越的自然地理條件，有史以來一直開放海外貿易兩千多年，經久不衰；省會廣州一直是中國開放海外貿易的中心市場和出口港，享有“海上絲綢之路”起點之一的美譽，聞名全球。本文擬就以廣州為中心的廣東開放海外貿易兩千多年的歷史軌跡作一探索，以為今天廣東的改革開放更上一層樓提供歷史借鑒。

漢代廣東海外貿易的興起

據《竹書紀年》一書記載，在春秋戰國時代（前770-前221），處於“百越之地”的番禺，已有木船出海航行了。秦始皇統一嶺南後，番禺已成為“犀、象齒、翡翠、珠璣”的集散地。正如著名史學家呂思勉研究指出：“《史記·貨殖列傳》言番禺為珠璣、犀、玳瑁、菓、布之湊。此語非指漢時，可見陸梁之地未開，蠻夷賈船已有至交（州）廣（州）者矣。”^{（1）}這可以說是廣東開放海外貿易的萌芽。

而嚴格意義的包含有進出口業務的海外貿易，則應是漢武帝元鼎五年（前112）平定南越之後，於元封元年至後元二年（前110-87年）期間，組織派遣船隊，攜帶黃金、雜繒（絲綢）從廣東最南端的徐聞、合浦出海貿易開始。《漢書》卷二十八下《地理志》有詳細的記載：

自日南障塞、徐聞、合浦船行可五月，有都元國；又船行可四月，有邑盧沒國；又船行可二十餘

日，有諶離國；步行可十餘日，有夫甘都盧國。自夫甘都盧國船行可二月餘，有黃支國，民俗略與珠厓相類。其州廣大，戶口多，多異物，自武帝以來皆獻見。有譯長，屬黃門，與應募者俱入海市明珠、璧琉璃、奇石異物，齎黃金雜繒而往。所至國皆稟食為耦，蠻夷賈船，轉送致之。亦利交易，剽殺人。又苦逢風波溺死，不者數年來還。大珠至圍二寸以下。平帝元始中，王莽輔政，欲耀威德，厚遣黃支王，令遣使獻生犀牛。自黃支船行可八月，到皮宗；船行可二月，到日南、象林界云。黃支之南，有已程不國，漢之譯使自此還矣。^{（2）}

從這條史料，可知漢武帝派譯使率領的船隊從邊境的港口日南（今越南峴港）、徐聞、合浦（今廣西合浦縣）出發，船行約五月，到都元國（今越南南圻一帶）；又船行約四月，到邑盧沒國（今泰國華富里）；又船行約二十餘日，到諶離國（指暹羅古都佛統）；棄船步行十多天，到夫甘都盧國（今緬甸蒲甘地區）；自夫甘都盧國船行二月餘，到黃支國（今印

* 黃啟臣，廣州中山大學歷史系教授、廣東省人民政府文史研究館館員、澳門史專家。

度東岸建志補羅）。黃支之南到已程不國（Sihadvipa，今斯里蘭卡），整條航線全程約 3500-5300 海里。

當時漢武帝的船隊，由關中漢水南下到長江，入洞庭湖，然後溯湘江，經靈渠入西江至蒼梧（今梧州、封開）；然後分兩路南下：一路順水到今德慶南江口，入南江（今羅定江）到信宜，過鑒江而陸運到徐聞出海；一路溯西江上到藤縣經北流江，經平陸運河至玉林的南流江到合浦的三汊港出海。此正如郭沫若主編的《中國史稿》所說：“那時，海路交通的重要都會是番禺。船舶的出發站則是合浦郡的徐聞縣。”⁽³⁾

到了東漢時期，印度、大秦（東羅馬）的商人直接來到廣東貿易了。史稱：

桓帝時，扶南之西，天竺、大秦等國，皆由南海重譯貢獻，而番賈自此充斥揚、粵矣。⁽⁴⁾

由此可知，“中國與羅馬等西方國家之海上貿易，要以廣州為終止點；蓋自紀元3世紀以前，廣州即已成為海上貿易之要衝。”⁽⁵⁾這說明桓帝時（147-167），廣東到亞洲和歐洲國家的東西貿易航線已經形成了。

當時從廣東出口的商品，主要有絲綢、陶器、青銅器、黃金等；進口商品則有犀角、象齒、玳瑁、珊瑚、瑪瑙、水晶、香料等。從徐聞、合浦、廣州出土的文物中，都可以看到這種進口商品的樣品，現擺在廣東省博物館、廣州博物館、湛江市博物館、合浦縣博物館內展覽，供人們鑒賞和研究。

魏晉南北朝廣東海外貿易的初步發展

建安十五年（210），孫權派鄱陽湖太守步騭為交州刺史，二十二年（217）步騭將交州治所從廣信（今梧州、封開）遷至番禺建立城郭。黃武五年（226），作為州一級行政建置，廣州正式命名。從此拉開了以廣州首航的廣東海外貿易序幕。史稱：

惟泰康二年，安南將軍廣州牧騰侯作鎮南方，（……）大秦國奉獻琛，來經於廣〔州〕。眾寶既麗，火布尤奇。⁽⁶⁾

這裡所記的“經於廣”，即經廣州。可見廣州已成為西晉海外貿易的直接進出海港口了。

到了東晉，印度洋沿岸及東南亞國家直接來廣州貿易者不斷增加，《晉書》記載：

孝武太元三年，詔曰：“錢，國之重寶，小人貪利，銷壞無已，監司當以為意。廣州夷人寶貴銅鼓，而州境素不出銅，聞官私賈人皆於此下貪比輪錢斤兩差重，以入廣州，貨與夷人，鑄敗作鼓。其重為禁制，得者科罪。”⁽⁷⁾

這條史料說明，廣州在東晉太元三年（378）時已有不少外國商人來貿易，甚至違反政府規定偷運銅鼓出口。雖然此事引起政府的注意且嚴禁之，但貿易航線畢竟是打通了。

到了義熙八年（412），曾經從陸路去印度取佛經的法顯從獅子國（斯里蘭卡）回國，也計劃在廣州登陸。可惜因途中遇“暴風黑雨”，而漂流到今天的青島才登陸上岸。他所寫的《佛國記》一書中說，中國商人從廣州到南海諸國貿易非常發達；3世紀到達檳榔嶼；4世紀到達錫蘭；5世紀到達亞丁，取得波斯及美索不達米亞的商權。這一時期，來廣州貿易的國家和地區有林邑（今越南中部）、扶南（今柬埔寨）、盤盤（今泰國南部索叻他尼灣一帶）、丹丹（今馬來半島）、干陀利（今馬來半島吉打）、狼牙修國（今泰國南部北大年一帶）、婆利（今爪哇東之巴厘島）、中天竺（今印度恆河流域一帶）；獅子國（今斯里蘭卡）、金鄰（今馬來半島彭亨）；訶羅陀（今印尼的蘇門答臘島）、大秦（東羅馬）、罽賓（Kasmira，今喀什米爾的斯利加附近）等十五個國家和地區。可見此時以廣州為中心的廣東海外貿易已初步發展起來了。

這個時期從廣州出口的商品主要有絲、綾、絹等絲織物；進口商品有珍珠、香藥、翡翠、金銀寶器、金剛石等。

隋唐五代廣東海外貿易的繁盛

隋唐五代（581-960）時期，政府堅持實行開放海外貿易政策，除了政府積極發展海外貿易外，亦允許私人出海貿易。大業三年（607）十月，隋煬帝派遣屯田主事常駿、虞部主事王君政自廣州出發泛南海訪問赤土國（今馬來西亞半島西岸吉打）並進行貿易。史稱：

煬帝即位，募能通絕域者。大業三年，屯田主事常駿、虞部主事王君政等請使赤土。帝大悅，賜駿等帛各百匹，時服一襲而遣，齎物五千緡，以賜赤土王。^{（8）}

迄至唐代，更全面開放海外貿易，北自登、萊，南至交、廣，開展對高麗、新羅、日本、東南亞、印度、波斯等國家貿易，而以南海道為主，特別是以“廣州通海夷道”的貿易最為重要。據《新唐書》卷四十三下〈地理志下〉記載，該航道具體走向為：

廣州東南海行，二百里至屯門山（今廣東深圳南頭），乃帆風西行，二日至九州石（今海南東北海域七洲列島）。又南二日至象石（今海南東南海域獨珠石）。又西南三日行，至占不勞山（今越南峴港東南占婆島），山在環王國（今越南中南部）東二百里海中。又南二日至陵山（今越南燕子岬）。又一日行，至門毒國（今越南歸仁）。又一日行，至古笏國（今越南芽莊）。又半日行，至奔陀浪洲（今越南藩朗）。又兩日行，到軍突弄山（今越南昆崙山）。又五日行，至海峽（今馬六甲海峽），蕃人謂之“質”，南北百里，北岸則羅越國（今馬來西亞南端），南岸則佛逝國（今印尼蘇門答臘東南部舊港）。佛逝國東水行四五日，至訶陵國（今印尼爪哇），南中洲之最大者。又西出峽，三日至葛葛僧祇國（印尼蘇門答臘東北岸 Brouwers〔伯勞威斯〕），在佛逝西北隅之別島，國人多鈔暴，乘船者畏憚

之。其北岸則箇羅國（今馬來西亞吉打）。箇羅西則哥谷羅國（今泰國克拉地峽西南）。又從葛葛僧祇四五日行，至勝鄧洲（今印尼蘇門答臘日里附近）。又西五日行，至婆露國（今印尼蘇門答臘婆羅師島）。又六日行，至婆伽藍洲（今印度尼科巴群島）。又北四日行，至獅子國（今斯里蘭卡），其北海岸距南天竺（今印度南部）大岸百里。又西四日行，經沒來國（今印度西部閩倫），南天竺之最南境。又西北經十餘小國，至婆羅門（今印度）西鏡。又西北二日行，至拔颯國（今印度孟買附近洛奇）。又十日行，經天竺西境小國五，至提颯國（今巴基斯坦卡拉奇），其國有彌蘭太河，一曰新頭河，自北渤崑國來，西流至提颯國北，入於海。又自提颯國西二十日行，經小國二十餘，至提羅盧和國（今伊朗阿巴丹附近），一曰羅和異國，國人於海中立華表，夜則置炬其上，使舶人夜行不迷。又西一日行，至烏剌國（今伊拉克奧波拉），乃大食國之弗利刺河，南入於海。小舟汴流，二日至末羅國（今伊拉克巴士拉），大食重鎮也。又西北陸行千里，至茂門王所都縛達城（今伊拉克巴格達）。

自婆羅門南境，從沒來國至烏剌國，皆緣海東岸行；其西岸之西，皆大食國，其西最南謂之三蘭國（今坦桑尼亞桑吉巴）。自三蘭國正北二十日行，經小國十餘，至設國（今葉門席赫爾）。又十日行，經小國六七，至薩伊瞿和竭國（今阿曼馬斯喀特西南），當海西岸。又西六七日行，經小國六七，至沒異國（今阿曼蘇哈爾）。又西北十日行，經小國十餘，至拔離調磨難國（今巴林）。又一日行，至烏剌國，與東岸路合。^{（9）}

賈耽在這裡詳細記述了“廣州通海夷道”所經過的近百個國家和地區，以及航程所需要的時間。當時的外國資料也有類似記載。9世紀中葉（唐宣宗大中年間），阿拉伯地理學者伊本·胡爾達茲比（Ibn-Khordāhbeh）著《道程及郡國志》（1865年 Barbier de Meynard 譯為法文本：Le livre des routes et des provinces）。1865年，各布羅姆哈爾

著《中國的伊斯蘭教》，以及蘇萊曼（Suleiman）於815年寫成的《東遊記》等書所記從波斯來廣州的航程，與賈耽所記的“廣州通海夷道”去程航線基本上一致。⁽¹⁰⁾

以上就是中外史籍記述的唐代從廣州起航直到波斯灣、東非和歐洲的海上貿易航線，全長14,000公里（計廣州至巴士拉約10,040公里，巴士拉至馬斯喀特約1,200公里，馬斯喀特至桑吉巴約3,452公里），現代縮短為10,320公里。這是16世紀以前世界上最長的遠洋航線，標誌着廣東海外貿易的蓬勃發展，顯示廣州成為當時中國海外貿易的最大港口。亞洲、非洲和歐洲各國的商人紛至沓來廣州進行貿易。史稱大曆五年（770）來廣州貿易的外國商船“乃四千餘艘”⁽¹¹⁾。杜甫在〈送重表侄王砮評使南海〉一詩中云：“番禺領親賢，籌運神功操。大夫出盧宋，寶貝體脂膏。洞主降接武，海湖船千艘。”⁽¹²⁾其中有南海舶、番舶、西南夷舶、波斯舶、昆侖舶、西域舶、蠻舶、南蕃海舶、波羅門舶、獅子國舶等商船，使珠江河面呈現出一派“大舶參天”、“萬舶爭先”的興旺景象。誠如劉禹錫詩云：“連天浪靜長鯨息，映日帆多寶舶來。”⁽¹³⁾

其時來廣州貿易的國家和地區不下一百個，如柳宗元所記：“由琉求、訶陵，西抵大夏、康居，環水而國以百數。”⁽¹⁴⁾咸通十一年（870），到廣州貿易的外國商人達到十二萬之多。開元時期一年之中來往流動於廣州的客商竟達八十多萬人次。⁽¹⁵⁾其中以形成橫跨歐、亞、非洲大帝國的大食（阿拉伯）商人為多，且建立蕃坊司，設置蕃長進行管理。又在廣州建立我國最早類似海關性質的管理機構和官員——市舶使院和市舶使，管理海外貿易，徵收“舶腳”（船舶進口稅）。

當時從廣州出口的商品有絲織品、瓷器、鐵器、銅錢、紙張、金、銀等，其中以絲織品為最大宗；進口商品有珠貝、象牙、犀角、紫檀木、香藥等，以香藥為大宗。史稱：“外國之貨日至，珠、香、象、犀、玳瑁、奇物溢於中國，不可勝用。”⁽¹⁶⁾由此可以看出，廣州在唐代不僅是中國海外貿易的第一大港，也是世界著名的貿易大港。

宋代廣東海外貿易進一步發展

兩宋政府仍然推行開放海外貿易的政策，而且一改唐代坐等外商前來貿易的被動策略，採取主動走出海外貿易的措施。北宋雍熙四年（987），宋政府特派內侍八人，分為四綱（隊）從廣州出發，前往南海諸國招商貿易。宋真宗還特派“中使”到廣州設宴慰勞能招引海舶貿易的廣東地方官吏。因此，中外商人紛紛從廣州進出，沿着唐代的“廣州通海夷道”往來貿易。如北宋“（開寶）四年，置市舶司於廣州，（……）凡大食、古邏、闍婆、占城、渤泥、麻逸、三佛齊諸蕃並通貿易”⁽¹⁷⁾。大中祥符九年（1016）“海外蕃國貢方物至廣州者（……）大食、注輦、三佛齊、闍婆等國勿過二十人；占城、丹流眉、渤泥、古邏、摩迦等國勿過十人”⁽¹⁸⁾。兩宋時，到廣州貿易的國家和地區又大為增加，據成書於寶慶元年（1226）趙汝適著《諸蕃志》和《宋史》、《宋會要輯稿》、《文昌雜錄》等書所載，宋代來廣州貿易的國家和地區有交趾（今越南北部）、占城（今越南中南部）、暹羅（泰國北部）、蒲甘（緬甸中部）、蓬豐（今馬來西亞彭亨一帶）、闍婆（今印尼爪哇中部北部一帶）、故邏（今印度西南岸奎隆）、麻逸（菲律賓民都洛）、細蘭（斯里蘭卡）、麻嘉（今沙特阿拉伯麥加）、勿斯里（埃及）、層拔（今索馬里以南一帶）、大食（阿拉伯）、勿巡（今阿曼東北部哈德角西岸之蘇哈爾）、陀羅離（今伊朗西北部大不里士）、大秦（東羅馬，包括今土耳其、敘利亞一帶）等一百三十多個國家和地區。

各個國家和地區每次遣使來訪均以其方物帶到廣州，以朝貢方式換取中國的絲綢、瓷、漆器等傳統產品。與此同時，這些國家的商人來廣州貿易者也不乏其人。天禧三年（1019）供應使侍其旭說“廣州多蕃漢大商”⁽¹⁹⁾。紹興元年（1131）廣州市舶司官員向宋朝廷報告大食商人來廣州貿易情形：

大食人使蒲亞里所進大象牙二百九株，大犀三五株，在廣州市舶庫收管。緣前件象牙各

係五七十斤以上，依市舶條例，每斤價錢二貫六百文九十四陌，均用本錢五萬餘貫文省。欲望詳酌，如數日稍多，行在難以變轉，即乞指揮起發一半，令本司委官秤估，將一半就便搭息出賣，取錢添同給還蒲亞里本錢。⁽²⁰⁾

由此可知，僅僅一個商人的一次進貨，就使得廣州市舶司難以支付貨款，需要拍賣一半貨物才能付給蒲亞里本錢，足見其在廣州貿易額之大。正因為廣州生意有利可賺，許多外商索性攜帶家屬來此居住經商。景祐二年（1035）十月九日，廣南東路轉運使鄭載言“每年多有蕃客帶妻兒過廣州居住”⁽²¹⁾。許多外商在廣州貿易獲利甚多成為富翁，例如至道元年（995），阿拉伯“番商辛押陀羅者，居廣州數十年矣，家資數百萬緡”⁽²²⁾，其中又以蒲姓商人最富有。史稱：

番禺（廣州）有海獠雜居，其最豪者蒲姓，號白番人，本占城之貴人也。（……）使者方務招徠，以阜國計，且以非吾國人，不之問。故其宏麗奇偉，益張而大，富盛甲一時。（……）其揮金如糞土，與阜無遺，珠璣香貝，狼籍坐上，以示侈。惟人曰：“此其常也。”⁽²³⁾

這些外商不僅在廣州經營海外貿易，而且還經營廣州與中國內地的貿易。他們還把從海外輸入廣州的貨物轉販到內地，特別是販運到當時最大的消費中心京師汴梁（開封）去。例如崇寧三年（1104），廣南路提舉市舶司報奏：

海外蕃商至廣州貿易，聽其往還居止，而大食諸國商亦巧通入他州及京東販易。⁽²⁴⁾

從上所述，不難看出，宋代來廣州貿易的外國商人是不勝枚舉的，可謂“萬國衣冠，絡繹不絕”。鑒於外商越來越多，在慶曆年間（1041-1048），在內城文明門內設立“蕃市”，方便外商出售貨物。宋朝政府與唐代政府一樣，在今廣州光塔街一帶設置

“番坊”，給外商居住。據估計當時外商與漢人雜居者達數萬家之多。

與此同時，宋朝政府也不斷派船從廣州航海到世界各國去經營貿易。崇寧五年（1106），“廣州市舶司舊來發船往南蕃諸國博易回”⁽²⁵⁾；而商人從廣州出海貿易者更不乏其人，如“慶曆元年九月，廣東商人邵保見軍賊鄂鄰百餘人在占城”⁽²⁶⁾，熙寧九年（1076）二月，“廣南人因商賈至交趾”⁽²⁷⁾。成書於紹興二十三年（1153）的《地理書》作者愛德利奚（Edrisi）也記述：

中國商船常至印度巴羅赫（Baroch）、印度斯河口、亞丁及幼發拉底河口諸處。自中國販來鐵、刀劍、鯨革、絲綢、天鵝絨以及各種植物紡織品。⁽²⁸⁾

由此可知，宋代廣州海外貿易比唐代又前進了一步。唐代從廣州出發西行的中國商船最遠到波斯灣一帶，宋代則遠至亞丁（Aden），接近非洲了。

宋代海外貿易以廣州、杭州、明州三港口為最重要，計三港佔全國海外貿易的80-90%，其中又以廣州居首位。北宋“崇寧初，三路（廣東、福建、兩浙）各置提舉市舶司，三方唯廣最盛”⁽²⁹⁾。熙寧十年（1077），廣州、明州、杭州三港口所收購的乳香，亦以廣州最多。據畢衍《中書備對》所記：

《備對》所言三州市舶司（所收）乳香三十五萬四千四百四十九斤，其內明州所收惟四千七百三十九斤，杭州所收惟六百三十七斤，而廣州收者則有三十四萬八千六百七十三斤。是雖三處置司，實祇廣州最盛也。⁽³⁰⁾

按此計算，明、杭兩港收買的乳香共5,376斤，而廣州則有348,673斤，佔三港總數的98%強，足見廣州海外貿易地位的舉足輕重。廣州海外貿易稅收自然也就最多。建炎四年（1130）二月二十六日，尚書省報告：“廣州司舶庫逐日收支寶貨錢

物浩瀚。”南宋紹興二年（1132），廣州市舶官員還說：“廣州自祖宗以來，興置市舶，收課入倍於他路。”^{（31）}據統計，北宋時廣州的市舶收入達到四十至七十萬緡；南宋初中期，每年收約一百二十萬緡。^{（32）}祇是到了南宋末年，廣州和泉州的收入才日趨平衡。

元代廣東海外貿易的演變

南宋末年至元初，廣州雖然保持中國開放海外貿易第一大港的地位，但卻面臨泉州的挑戰。元朝中葉以降，隨著元朝社會經濟、政治偏向東南發展，泉州逐漸取代廣州而成為中國海外貿易的第一大港，於是廣州只好屈居第二了。但是廣東仍然是中國海外貿易的大省，廣州仍不失為海外貿易繁榮的港市，擁有經常性的廣州—占城、廣州—真臘、廣州—三佛齊、廣州—爪哇、廣州—印度、廣州—波斯灣等六條航線。外國商人仍然紛紛至來廣州貿易。據陳大震著《南海志》一書所載，大德年間（1297-1307）與廣州有貿易關係的國家和地區大的城市一百四十三個，佔元代全國“涉及國家和地區二百二十餘個”^{（33）}的64%。這些主要城市是：

交趾國管下團山、吉柴兩個。

占城國管下坭越、鳥里、舊州等六個。

真臘國管下登流眉、蒲甘、羅斛國等五個。

暹邏國管下上水速孤底一個。

單馬令國（小西洋）管下日羅亭、達刺希、崧古羅等十三個。

三佛齊國（小西洋）管下龍牙山、龍牙門、欖邦等十七個。

東洋佛坭國（小東洋）管下麻里蘆、麻葉、蘇錄、麻拿囉奴、文杜陵等九個。

單重布囉國（大東洋）管下論杜、三啞思、沙囉溝、等二十五個

闍婆國（大東洋）管下孫條、陀雜、白花灣等十七個。

南毗馬八兒國管下細藍、伽一、勿里法丹等六個。

大故藍國、差里也國、政期離國、胡茶辣國管下盟哥魯、條培、靛拿等三十個。^{（34）}

當時，中外商船雲集於廣州貿易，其數量之多超過當時意大利。元中葉（1322-1328），意大利遊歷家鄂多立克（Odoric）從君士坦丁堡起程來中國，抵廣州登陸。他記述廣州的船舶數量說，辛迦蘭（廣州）“是一個比威尼斯大三倍的城市。（……）該城有數量極其龐大的船舶，以致有人視為不足信。確實，整個意大利都沒有這一個城的船隻多”。^{（35）}

隨着廣州對外貿易的發展，廣州仍然是聞名於世的國際大商埠。伊本·白圖泰（Ibn Battutah）的遊記中說：

秦克蘭（廣州）城者，世界大城中之一也。市場優美，為世界各大城市所不能及。其間最大者，莫於陶器物。由此商人能運磁（瓷）器至中國各省及印度夜（也）門。（……）城中有地一段，回教徒所居也。其處有回教總寺及分寺，有養育院，有市場。^{（36）}

廣州對外貿易的繁榮，元末人孫蕢在《廣州歌》詩中描繪得更加栩栩如生：

廣南富庶天下聞，四時風氣長如春。（……）閨姬越女顏如花，蠻歌野語聲咿啞。苛峨大舶映雲日，賈客行家萬戶室。春風列屋豔神僊，夜月滿江開管弦。良辰吉日天氣好，翡翠明珠照煙島。^{（37）}

可見元代廣州仍是一個中外商賈雲集海舶蟻聚、珠寶珍奇香料異物堆積如山繁華的國際貿易大港。

明清廣東成為貿易全球化的中心市場

15-19世紀初葉，明清政府基本上實行“時開時禁，以禁為主”的海外貿易政策，禁止沿海商人出海貿易，卻對廣東實行開放對外貿易的特殊政策。嘉靖元年（1522），“遂革福建、浙江二市舶司，惟存廣

東市舶司”⁽³⁸⁾。乾隆二十二年（1757）撤銷江海關、浙海關和閩海關，規定外國番商“將來祇許在廣東收泊交易”⁽³⁹⁾。因此自嘉靖元年至道光二十年（1522-1840）廣東一直是中國合法進行海外貿易的省區，廣州一直是中國合法進出口貿易的第一大港，而且是“印度支那到漳州沿海最大的商業中心，全國水陸兩路的大量貨物都卸在廣州”⁽⁴⁰⁾。各國商人來中國貿易，都結集到廣州進行，形成了以廣州為中心市場和澳門為中轉港的貿易全球化七條國際航線：

一、廣州-澳門-果阿-里斯本歐洲航線。

這是葡人於1553年進入和租居澳門後開闢通往歐洲的最長航線，全程為11,890海里。從廣州經澳門出口的商品有生絲、各種顏色的細絲、綢緞、瓷器、砂糖、中藥、手工制被單等，其中以生絲為最大宗。由里斯本經澳門輸入廣州的貨物有胡椒、蘇木、象牙、檀香和銀子，其中以白銀為最大宗，僅1585-1591年經澳門運入廣州的白銀就達二十萬兩之多。

二、廣州-澳門-長崎航線。

這是葡萄牙人進入澳門後開闢的東方航線。葡萄牙人到廣州購買中國的生絲、綢緞、砂糖、鉛、棉線、中藥等商品運往長崎，其中以生絲為最大宗，據統計，1578-1638年，運往長崎的生絲共11,540擔，絲織物21,000多擔。據統計，1585-1640年從長崎經澳門運入廣州購買中國商品的白銀達14,899,000兩。⁽⁴¹⁾

三、廣州-澳門-馬尼拉-拉丁美洲航線。

這是萬曆三年（1575）開闢的新航線。由廣州經澳門至馬尼拉中轉，過太平洋直達墨西哥的阿卡普爾科（Acapulco）和秘魯的利馬（Lima），再往南到西班牙的殖民地巴西。從廣州經澳門運往拉丁美洲的中國商品以生絲、絲織品為大宗。從拉丁美洲經馬尼拉運回澳門入廣州的貨物有白銀、蘇木、蜂蠟、墨西哥洋紅等，其中以白銀最多，據統計，1586-1640年，經澳門運入廣州的白銀達到20,250,000比索。⁽⁴²⁾

四、廣州-澳門-望加錫-帝汶航線。

這是廣州與東南亞國家貿易的老航線，明清時期進一步鞏固和發展。當時葡人利用此航線主要是

到帝汶島購檀香經澳門運往廣州出售，然後購買中國的生絲和絲織品經澳門運往世界各國。葡人在廣州做檀香生意，利潤高達150-200%。⁽⁴³⁾

五、廣州-澳門-紐約航線。

這是由以美國丹涅爾·巴駕（Daniel Parker）為首的一群紐約商人開闢的。他們合資購買一艘定名為“中國皇后”（The Emperor of China）號的300噸木帆船，於1784年2月22日從紐約啟航，8月23日到達澳門，辦好入廣州港的手續，於28日到達廣州黃埔港，航程達13,000英里。同年12月返航，於次年抵達紐約。從紐約運來的商品有40多噸的花旗參和一批皮貨、羽絨、棉花、胡椒等商品；從廣州採購運回紐約的有絲綢、茶葉和瓷器等。美國商人從中賺利30,721美元。這是中美直接貿易的開始。⁽⁴⁴⁾

六、廣州-澳門-俄羅斯航線。

嘉慶八年（1803）5月，沙皇任命克魯任斯泰倫為指揮官，率領“希望”號和“涅瓦”號兩艘艦船從喀琅斯塔港啟航，橫過大西洋，於1804年7月繞南美洲的合恩角進入太平洋，向西方向航行抵夏威夷，再渡太平洋到馬尼拉，於1805年11月到達澳門，因等待清政府批准諭旨，至1806年1月才得以入廣州貿易。俄國商人運來價值19萬西班牙銀元的毛皮貨在廣州銷售，然後購買價值11萬西班牙銀元的中國茶葉、生絲等商品，於2月7日離開黃埔港返航。從此，打開了廣州到俄羅斯的海上貿易商路。⁽⁴⁵⁾

七、廣州-澳門-大洋洲航線。

嘉慶二十四年（1819），新到廣州貿易的英國商人詹姆士·孖地臣，在廣州購買了大量中國茶葉，裝滿一艘名為“哈斯丁侯爵號”（Marquis of Hastings）的船，從廣州起航經澳門開往新南威爾士的傑克遜港（Port, Jackson）。至道光十年（1830），另一商人威廉·查頓，在廣州購買了一批生絲和茶葉，用“奧斯丁號”（Austin）三桅船裝運駛往大洋洲的賀巴特城（Hobart Town）和悉尼（Sydney）。當時，船從大洋洲返航時，雖然“缺乏適當的回程貨”⁽⁴⁶⁾，但畢竟開通了廣州到大洋洲的貿易航線。

於是，世界各國商人都會集到廣州做生意。1798年（嘉慶三年）瑞典人龍思泰（Anders

Ljungstedt) 記述了外國商人來廣州做生意的實況：

廣州的位置和中國的政策，加上其他各原因，使這座城市成為數額很大的國內外貿易舞臺。(……)中華帝國與西方各國之間的全部貿易，都以此地為中心。中國各地的產品，在這裡都可以找到；(……)東京、交趾支那、柬埔寨、暹羅、馬六甲或馬來半島、東方群島、印度各港口、歐洲各國、南北美洲各國和太平洋諸島等地的商品，都被運到這裡。(47)

據不完全统计，從康熙二十四年至乾隆二十二年(1685-1757)的七十二年間，到廣州貿易的歐、美各國商船有312艘⁽⁴⁸⁾；乾隆二十三年至道光十八年(1758-1838)有5,107艘⁽⁴⁹⁾，平均每年為63.8艘。

由於廣東是明清時期中國唯一合法進行海外貿易的省區，全國從廣東(廣州)出口的商品約有236種之多，中手工業品有137種，佔總數的一半以上。而手工業品中又以生絲、絲織品為大宗，其次是盜器和茶葉等。

而在這個時期，歐美各國由於受“價格革命”的衝擊，加上戰亂、災荒、瘟疫流行，經濟日益蕭條，各類商品極為匱乏。這些國家根本沒有甚麼民生產品可以打進中國市場，祇好攜帶大量銀子來中國購買貨物以贖回國內傾銷。所謂夷船“所載貨物無幾，大半均屬蕃銀”⁽⁵⁰⁾，1830年(道光十年)以前，當中國對外貿易經常是出超時，白銀不斷地從印度、不列顛和美國輸入中國。據統計，自1553年至1830年，西方國家到廣東貿易而輸入中國的白銀達五億兩以上。⁽⁵¹⁾1585-1640年，因中日貿易而輸入中國的日本白銀達到1489.9萬兩。⁽⁵²⁾

明清政府為了發展集中於廣州的海外貿易，除了設置廣東市舶司和粵海關進行管理外，還“官設牙行，與民貿易”⁽⁵³⁾，以至後來發展成為專門從事海外貿易的商業團體“三十六行”和“十三行”，同外國商人直接貿易。在當時外國商人不熟悉中國情況、不懂漢語以及不甚瞭解中國政府管理外貿的制度的情況下，此種商業團體的設置，成為外商與中

國商人進行貿易的仲介者，使貿易做得更活更好。所以，當時外國商人普遍感到在廣州做生意比世界其他地方更方便、更好做。正如英國議會於1830年(道光十年)對來廣州貿易的英國商人進行調查後得出結論說：

外國商人對於這整個廣州制度(它在實踐中經過種種修正)是怎樣看待呢？1830年英國下議院關於對華貿易的極為重要的審查委員會會議中，幾乎所有出席的證人都承認，在廣州做生意比在世界上任何其他地方都更加方便和容易。⁽⁵⁴⁾

這麼一來，16世紀中葉至19世紀初葉，廣州成為商品貿易全球化的中心市場，對外貿易呈現了一片繁盛的景象，正如時人賦詩稱頌道：

廣州城郭天下雄，島夷鱗次居其中。
香珠銀錢堆滿市，火布羽緞哆哪絨。
碧眼蕃官占樓住，紅毛鬼子經年寓。
濠畔街連西解樓，洋貨如山紛雜處。
洋船爭出是官商，十字門開向二洋。
五絲八絲廣緞好，銀錢堆滿十三行。⁽⁵⁵⁾

鴉片戰爭，中國失敗。道光二十二年(1842)，清政府被迫與英國簽訂《南京條約》之後，中國開放了廣州、廈門、福州、寧波、上海五個港口為對外通商口岸，加上香港割讓給英國等原因，因此外國商人不再集中在廣州做生意了。於是廣州的海外貿易逐漸走下坡路，到咸豐三年(1853)，廣州在外貿上的第一大港的中心地位為上海港所取代了。

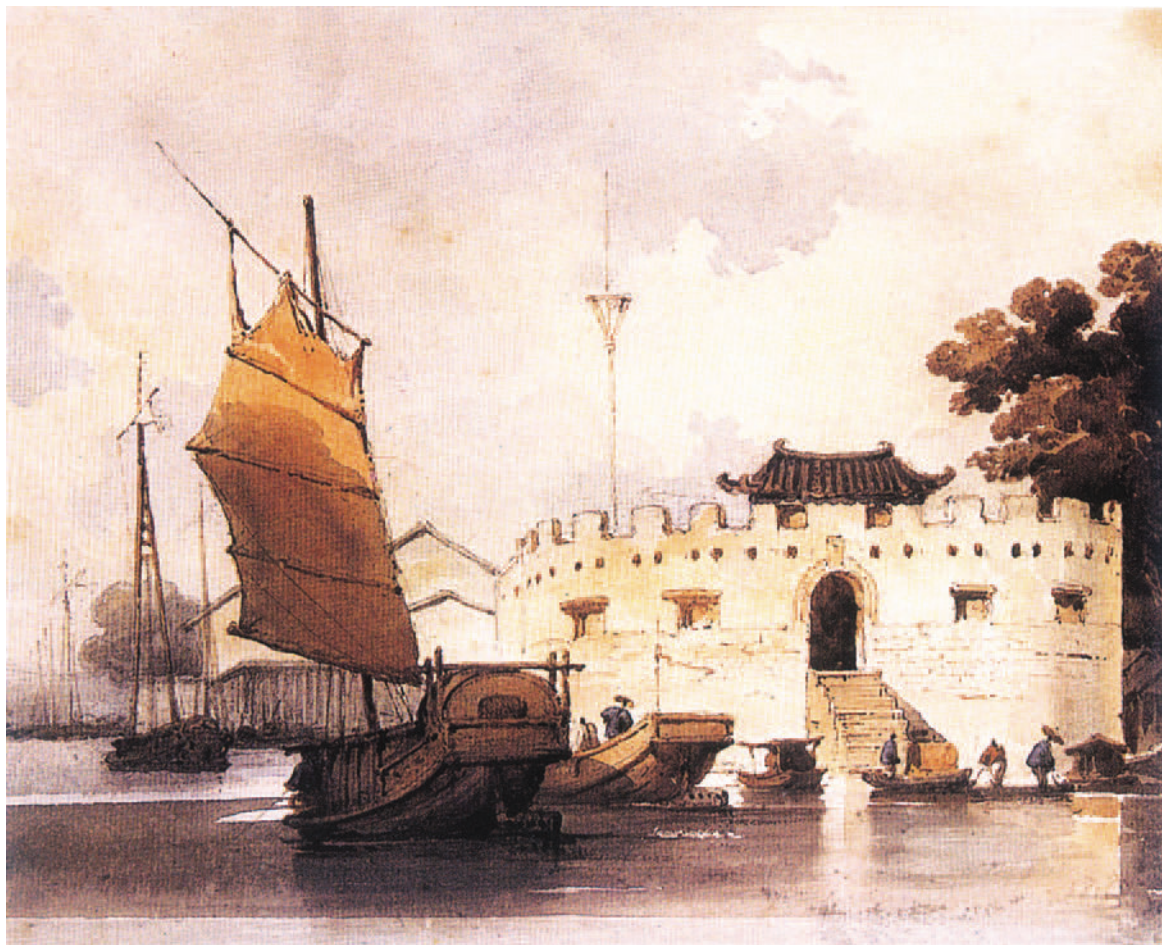
雖然如此，廣州仍然是中國對外貿易的重要港口，據統計，同治六年至光緒二十年(1867-1894)，廣州進出口貿易商品量值仍占全國各港口進出口貿易商品量值的10.04%。⁽⁵⁶⁾至民國時，1926年佔10.1%；1949年增至21.42%。⁽⁵⁷⁾

解放後廣東海外貿易居全國前列

中華人民共和國成立之後，1949年至1976年，由於國際和國內人為的各種原因，廣東很難發揮它的中國海外貿易第一和重要省份的歷史優越性，但仍然是中國海外貿易最重要的省區，廣州仍然是中國海外貿易的重要港口。特別是1957年4月25日中央政府決定在廣州舉行春秋兩次出口商品交易會後，廣東又重新獲得開放貿易的機遇，海外貿易蓬勃發展，全省進出口貿易持續增長。據統計1978年為15.9億美元；2000年增加至1,701億美元，增長107倍；2006年增至五千億美元。省會廣州的進出口貿易也進入一個新階段，外貿出口額大幅度增長。據統計，1978年僅為1.34億美元，2000年已

突破一百億大關，2006年增至五百三十多億美元。廣州港貿易的貨物吞吐量也年年增長，1999年突破一億噸大關，2004年增至二億噸，2006年增至3.02億噸，居全國港口第三位，成為世界十大港口之一。^{〔58〕}

綜上所述，廣東（以廣州為中心）開放海外貿易二千多年的歷史地位是非常獨特的。與其它省區和貿易港口相比較，有些古代貿易地區和港口雖然曾經輝煌一時，到近現代就一蹶不振了；反之，有些近現代崛起的省區和港口，則在古代歷史上默默無聞。唯獨南海之濱的廣東省和省會廣州，從漢代延續至今，上下兩千年間海外貿易持續發展歷久不衰。這種現象不僅在中國歷史上絕無僅有，就是在世界歷史上也是十分罕見的。所以，從某種程度上說，一部中國海外貿易史，就寫在廣東（廣州）的記



清代廣州海珠砲臺（紙本水彩畫） 錢納利繪於19世紀30年代

錄上。當代廣東成為中國改革開放前沿，對外貿易居全國首位，社會經濟呈現一派欣欣向榮的景象，不是偶然的，這是廣東開放海外貿易兩千多年的歷史必然。

【註】

- (1) 呂思勉讀史劄記(上)頁252，上海古籍出版社1982年版。
- (2) 《漢書》卷28，〈地理志〉，頁1671，中華書局點校本。
- (3) 郭沫若主編：《中國史稿》第2冊，頁395，人民出版社1979年版。
- (4) 郝玉麟：《雍正廣東通志》卷85，雍正九年(1731)刊刻。
- (5) 轉引武培幹：《中國國際貿易史》第2章，商務印書館1932年。
- (6) 殷巨：〈奇布賦及序〉，見中華書局點校本。《藝文類聚》卷85，〈布部〉。
- (7) 《晉書》卷26，〈食貨志〉，中華書局點校本。
- (8) 《隋書》卷82，〈南蠻·赤土傳〉，中華書局點校本。
- (9) 文中今地名據章巽：《古代的海上交通》(商務印書館1960年版)；張鐵生：《中非交通史初探》(三聯書店1956年版)；陳佳榮、謝方、陸峻嶺：《古代南海地名匯釋》(中華書局1986年版)。
- (10) 可參閱 G. R. Tibbetts, *A Study of the Arabic Texts Containing Material on South East Asia*, Leiden & London, 1979, pp. 26-29.
- (11) 《新唐書》卷131，〈李勉傳〉云：“(……)五嶺平。西南夷舶，歲至才四五，(……)明年至者，乃四十餘舵。”
- (12) 錢謙益：《杜工部集》卷8，指出：盧宋，即指盧奐、宋璟；視賢大夫，指李勉，而宋蔡夢弼《杜工部草堂詩箋》說是王砮，可參考，遼寧教育出版社1997年版。
- (13) 《全唐詩》卷13，〈南海馬大夫遠示著述兼酬拙詩〉，中華書局1960年版。
- (14) 《新唐書》卷43下，〈地理志七下〉；柳宗元：《柳河東集》26，〈嶺南節度使饗軍堂記〉，岳麓書社1997年版。
- (15) 張星烺：《中西交通史料彙編》第3冊，頁127，中華書局1977年版。
- (16) 韓愈：《送鄭尚書序》，見《全唐文》卷556，或《韓昌黎先生集》卷21，上海古籍出版社1990年版。
- (17) 《宋史》卷186，〈食貨下八·互市舶法〉，中華書局點校本。
- (18) 《宋會要輯稿》第199冊，〈之二〇〉，中華書局影印本。
- (19) 李燾：《續資治通鑑長編》卷94，中華書局點校本。
- (20) 《宋會要輯稿》第86冊，〈職官四四之一三、一四〉。
- (21) 《宋會要輯稿》第165冊，〈刑法二〉。
- (22) 蘇轍：《龍川略志》卷5，上海古籍出版社1991年版。
- (23) 岳珂：《程史》卷11，〈番禺海嶺〉，中華書局點校本。
- (24) 《宋史》卷186，〈食貨下八〉，中華書局點校本。
- (25) 《宋會要輯稿》第86冊，〈職官四四之九〉。
- (26) 《宋史》卷489，〈占城傳〉，中華書局點校本。
- (27) 李燾：《續資治通鑑長編》卷273，中華書局點校本。
- (28) 轉引張星烺：《中西交通史料彙編》第二冊，頁240，中華書局1977年版。
- (29) 朱彥：《漳州可談》卷2。
- (30) 梁廷枏：《粵海關志》卷3，引北宋畢衍：《中書備對》。
- (31) 《宋會要輯稿》第86冊，〈職官四四之一三、一四〉。
- (32) 參考鄧端本：《廣州港史》(古代部分)頁89，海洋出版社1986年版。
- (33) 汪大淵著，蘇繼頤校釋：《島夷志略》頁2，中華書局1999年版。
- (34) 陳大震：《南海志》卷7，〈船貨·諸番國附〉。
- (35) 何高濟譯：《海運行紀·鄂多立克東遊錄》頁64，中華書局1981年版。
- (36) 馬金鵬譯：《伊本·白圖泰遊記》，頁552，寧夏人民出版社1985年版。
- (37) 史澄等：《光緒廣州府志》卷15，〈風俗〉，光緒五年(1880)刊刻。
- (38) 《明史》卷75，〈職官四〉，中華書局點校本。
- (39) 《清高宗實錄》卷550，“乾隆二十二年十一月戊戌條”，中華書局1987年影印本。
- (40) 考太蘇編譯：《皮萊斯的遠東概覽》第1卷頁116，序言，轉引沈福偉：《中西文化交交流史》第六章，上海人民出版社2006年版。
- (41) C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*, Lisboa, 1963, pp. 47, 61, 64, 128, 144, 147, 153, 157, 169.
- (42) 黃啟臣：《澳門通史》頁47-48，廣東教育出版社1999年版。
- (43) H. J. de Santos, *Os Portugueses em Solor, de 1555 a 1720*, p. 175.
- (44) 袁鐘仁：〈廣州和美國的早期貿易〉，《嶺南文史》1999年第1期。
- (45) 王之春：《清朝柔遠記》卷6頁152，中華書局1989年版。
- (46) 格林堡著，康成譯：《鴉片戰爭前中英通商史》，頁87，商務印書館1964年版。
- (47) 原載 *Chinese Repository*, Vol. II, p. 289, 1833年11月號，見吳義雄等譯：《早期澳門史》，頁301，東方出版社1998年版。
- (48) 黃啟臣：〈清代前期海外貿易的發展〉，《歷史研究》1986年第4期。
- (49) 根據梁廷枏《粵海關志》卷24頁34-40的數字統計，原人民出版社2002年版。
- (50) 《文獻叢輯》第176輯，〈福建巡撫常貢奏摺〉。
- (51) 莊國土：〈16-18世紀白銀注入中國數量估算〉，《中國錢幣》1995年第3期。
- (52) C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*, Lisboa, 1963, pp. 47, 61, 64, 128, 138, 144, 147, 153, 157, 164, 169.
- (53) 王圻：《續文獻通考》卷31，浙江古籍出版社1988年版。
- (54) 格林堡著，康成譯：《鴉片戰爭前中英通商史》頁54，商務印書館1964年版。
- (55) 印光任、張汝霖：《澳門記略》上卷，〈官守篇〉；屈大均：《廣東新語》卷15，〈貨語〉。
- (56) (57) 程浩：《廣州港史》，海洋出版社1985年版，頁5，頁298。
- (58) 程浩：《廣洲日報》2007年3月2日。